

(19)日本国特許庁(JP)

(12) 公開実用新案公報(U)

(11)実用新案出願公開番号

実開平5-58569

(43)公開日 平成5年(1993)8月3日

(51)Int.Cl.⁵

B 6 2 D 21/02

識別記号

庁内整理番号

F I

技術表示箇所

A 7816-3D

審査請求 未請求 請求項の数1(全 2 頁)

(21)出願番号 実願平4-5437

(22)出願日 平成4年(1992)1月17日

(71)出願人 000006286

三菱自動車工業株式会社

東京都港区芝五丁目33番8号

(72)考案者 原 邦夫

東京都港区芝五丁目33番8号 三菱自動車

工業株式会社内

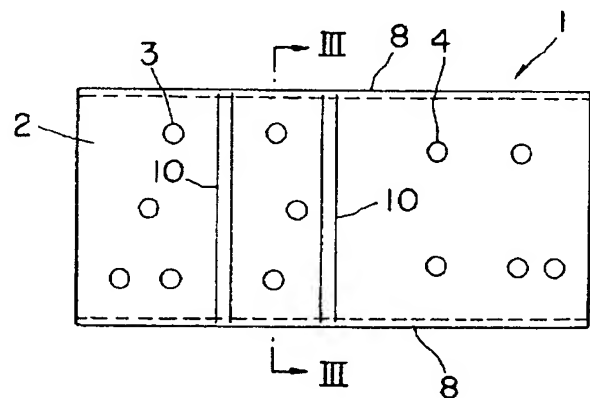
(74)代理人 弁理士 日昔 吉武

(54)【考案の名称】 ガセット

(57)【要約】

【目的】 トラック等のフレームにおけるガセットのウェブ部の上下方向曲げ剛性を高め、ガセットの板厚を小さくしてその軽量化を可能にする。

【構成】 断面コ字状ガセット1のウェブ部2において、サスペンションブラケット取り付け用リベット孔3に近接して上下方向に延びるビード10が成形されている。



【実用新案登録請求の範囲】

【請求項 1】 ウェブ部に設けられたサスペンションブラケット取り付け用孔の近傍において、上下方向に延びるビードが上記ウェブ部に形成されたガセット。

【図面の簡単な説明】

【図 1】 本考案の実施例における正面図。

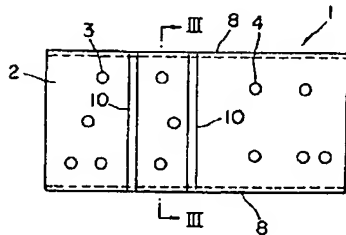
【図 2】 上記実施例の上面図。

【図 3】 図 1 の III-III 矢視断面図。

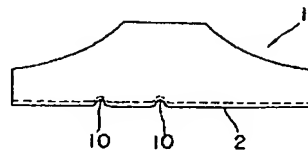
【符号の説明】

- 1 ガセット
- 2 ウェブ部
- 3 リベット孔
- 5 リベット
- 6 サイドレール
- 7 サスペンションブラケット
- 9 クロスメンバ
- 10 ビード

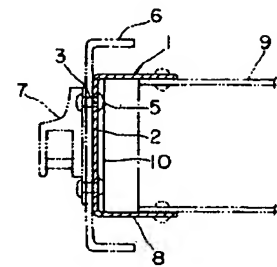
【図 1】



【図 2】



【図 3】



【考案の詳細な説明】

【0001】

【産業上の利用分野】

本考案は、トラック等のフレームにおいて、クロスメンバをサイドレールに連結するためのガセットに関する。

【0002】

【従来の技術】

リーフスプリングの目玉部やシャックル部等を支持するサスペンションブラケットがリベット等によりガセットのウェブ部に連結されている場合、車軸からサスペンションブラケットに作用する上下荷重はガセットのウェブ部に対して上下方向の大きな曲げ応力を生じさせる。

このため、従来はガセットの板厚を大きくして、ウェブ部に曲げ変形が起らないようにする必要があるので、ガセットの重量が大きくなりがちであった。

【0003】

【考案が解決しようとする課題】

本考案は、簡単な構成によりガセットのウェブ部における上下方向の曲げ剛性を高めて、ガセットの板厚を容易に小さくできるようにしようとするものである。

【0004】

【課題を解決するための手段】

このため、本考案にかかるガセットは、ウェブ部に設けられたサスペンションブラケット取り付け用孔の近傍において、上下方向に延びるビードが上記ウェブ部に形成されている。

【0005】

【作用】

すなわち、上下方向に形成されたビードによりガセットのウェブ部における上下方向の曲げ剛性が著しく高められるので、ガセット全体の板厚を小さくしてその重量を軽減することができる。

【0006】

【実施例】

以下、図面に示す本考案の実施例について具体的に説明する。

断面コ字状のガセット 1 は、ウェブ部 2 に略 6 角形状に配列されたリベット孔 3 と、4 角形状に配列されたリベット孔 4 とが設けられていて、図 3 に仮想線の 2 点鎖線で示されているように、リベット孔 3 に挿通されるリベット 5 により車両フレームのサイドレール 6 を挟んでサスペンションブラケット 7 が取り付けられると共に、上下のフランジ部 8 がクロスメンバ 9 の上下部にそれぞれリベット止めされ、また、リベット孔 4 には図示しないリベットによりヘルパーストップが取り付けられるようになっている。

【0007】

さらに、ウェブ部 2 には、リベット孔 3 の近傍に上下方向に延びるビード 10 が成形されており、このビード 10 の配設中心位置が、左右リベット孔 3 のピッチの $1/2 \sim 1/4$ 程度、とくに望ましくは $1/2 \sim 1/3$ の距離だけリベット孔 3 の中心から離れているようにされている。

上記ガセット 1 は、リベット孔 3 の近傍に上下方向のビード 10 が形成されていて、リベット孔 3 近傍のウェブ部 2 における上下方向の曲げ剛性が非常に大きくなっているので、サスペンションブラケット 7 に作用する上下荷重によりリベット 5 を経てウェブ部 2 が受ける上下方向の大きな曲げ力に容易に耐えることができる。

【0008】

従って、ガセット 1 の板厚は比較的小さくすることができるので、ガセット 1 全体を軽量化してコスト低減を図り、あるいはまた、車両の搭載荷重を容易に増加させることができる。

なお、上記実施例では、サスペンションブラケット 7 をリベット 5 によってガセット 1 に取り付けられているが、これをボルト等により取り付けるようにすることもできるのはいうまでもない。

【0009】

【考案の効果】

本考案にかかるガセットにおいては、ウェブ部のサスペンションブラケット取

り付け用孔の近傍に上下方向に形成されたビードにより、ウェブ部における上下方向の曲げ剛性が著しく高められているため、ガセットの板厚減少によりコスト低減を図り、あるいは、車両の搭載荷重を容易に増加させることができる。